

Silvia Marzagalli

***De l'intérêt des « périphéries » pour les puissances atlantiques :  
les États-Unis et la navigation en Méditerranée, fin XVIII<sup>e</sup> –  
début XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>***

Dans ses travaux, Tibor Wittman avait posé la question des formes d'intégration et d'interdépendance entre l'Europe de l'Est et l'essor d'une première globalisation occidentale centrée autour de l'Atlantique. Cette contribution se penche sur cette dynamique dans un autre espace appelé à devenir « *périphérique* » par rapport à l'émergence économique de l'Europe occidentale. Elle s'interroge plus spécifiquement sur la Méditerranée, au moment où une nouvelle puissance atlantique émergente comme les États-Unis s'insère dans le jeu des échanges à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

D'après une lecture largement partagée, après avoir représenté pendant des siècles le cœur de l'économie européenne, l'espace méditerranéen aurait été marginalisé à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, par la mise en valeur des Amériques et la pénétration européenne en Asie d'une part, par la mainmise des capitaines de navire et des marchands de l'Europe du Nord dans les échanges méditerranéens les plus lucratifs d'autre part. Fernand Braudel avait parlé, à ce propos, d'une véritable « *invasion de la Méditerranée* » par les Anglais et les Hollandais dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, avant que les Scandinaves n'intègrent à leur tour les routes méditerranéennes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Des chercheurs ont suggéré plus récemment un tableau plus nuancé, qui laisse encore des espaces de manœuvre non négligeables aux acteurs méditerranéens, mais il est indéniable que l'essor du monde atlantique semble sonner le glas de la prééminence de la mer Intérieure dans l'économie-monde européenne et marquer le début de la subordination d'une partie de ses ressources aux capitaux et aux intérêts des pays de la façade atlantique. La Méditerranée devient dès lors un espace largement dominé par des acteurs et des puissances atlantiques<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Cette contribution reprend plusieurs aspects qui ont été développés dans deux contributions antérieures : « *American Shipping into the Mediterranean during the French Wars. A first approach* », dans *Rough Waters. The United States' Involvement in the Mediterranean, 18<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries*, éd. Silvia MARZAGALLI, John MCCUSKER et Jim SOFKA, St. John's, IMEHA (*Research in Maritime History*, 44), 2010. 43-62; et « *Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure* », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 2011. 71-100.

<sup>2</sup> Fernand BRAUDEL: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris, 1949. (1<sup>e</sup> éd.).

Au lendemain de leur indépendance, proclamée en 1776 et reconnue sur le plan international en 1783, les États-Unis, désormais privés de la protection du pavillon britannique et vulnérables, tout particulièrement, aux attaques barbaresques, doivent en effet se frayer leur chemin dans un espace dont ils ne maîtrisent pas toutes les normes. Ils le font selon un schéma bien rodé par les autres nordiques qui les ont précédés, c'est-à-dire en associant ratification des traités de paix, installation d'un réseau consulaire et envoi dissuasif d'unités navales. Plusieurs indices attestent d'une présence américaine importante dans les navigations en Méditerranée au début du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque la neutralité des États-Unis permet aux capitaines américains de profiter pleinement de la demande internationale de transport maritime. Moins connue que la guerre contre Tripoli (1801-1805), cette présence maritime révèle au grand jour les intérêts américains en Méditerranée qui la sous-tendent.

Après avoir rappelé les conditions qui ont rendu possible la forte croissance de la navigation américaine dans la mer Intérieure, nous essayerons de comprendre les logiques qui lui sont propres. Les données relatives à la navigation en 1807 permettent de quantifier l'ampleur de la croissance et d'esquisser une typologie des modalités de la présence américaine en Méditerranée.

### ***Sécuriser la présence américaine en Méditerranée***

À l'époque coloniale, les capitaines nord-américains venaient régulièrement vendre poisson et riz dans la péninsule Ibérique et dans le bassin occidental de la Méditerranée, avant de se rendre en Angleterre pour y acheter une cargaison de retour composée de produits manufacturés<sup>3</sup>. Au lendemain de l'Indépendance, la poursuite de ce courant traditionnel de commerce est compromise, et ce pour deux raisons. D'une part, les *Navigation Acts* britanniques interdisent d'importer dans l'Empire britannique des produits sur des navires étrangers aux pays producteurs : le circuit traditionnel qui amenait les navires nord-américains des ports méditerranéens aux Îles britanniques avec une cargaison de produits méditerranéens n'est donc plus possible. Les capitaines peuvent s'y rendre sur lest, mais pour continuer à acheter les produits manufacturés britanniques, il leur faut maximiser les profits en Méditerranée, avant d'en transférer le montant sur Londres. Ceci n'est possible que si les services de transport américains en Méditerranée sont compétitifs par rapport à ceux des autres acteurs présents depuis longtemps dans cet espace : il faut donc

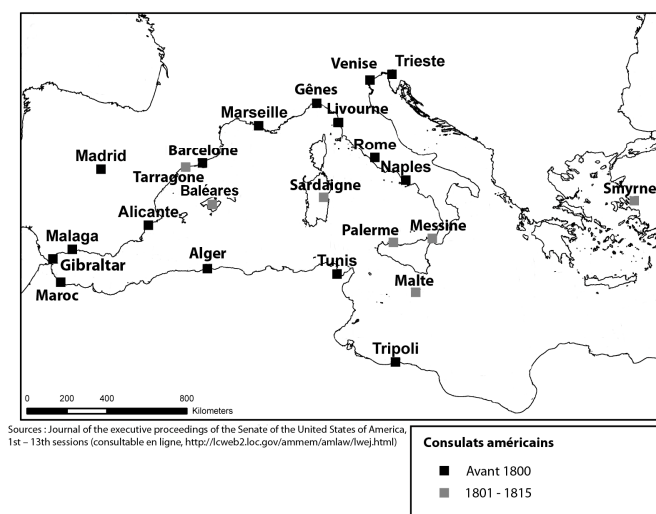
---

<sup>3</sup> John McCusker a souligné l'importance de l'Europe du Sud dans l'équilibre de la balance de commerce et de paiement des colonies nord-américaines : MCCUSKER J.: « *Worth a War? The Importance of trade between British America and The Mediterranean*, dans *Rough Waters*, 7-24.

que les navires états-uniens arrivent régulièrement à destination et que les capitaines ne subissent pas de retards et de tracasseries d'ordre administratif, causés par leur ignorance de la législation locale par exemple.

Le second problème posé par l'indépendance est précisément celui de la sécurité de la navigation en Méditerranée, notamment vis-à-vis de la course barbaresque, car les bâtiments américains ne sont plus protégés par le pavillon britannique. La protection des intérêts et des acteurs américains en Méditerranée passe dès lors par l'établissement des relations diplomatiques dans cet espace dense, aux acteurs multiples, qu'est la Méditerranée. Au milieu des années 1790, une série de traités avec les régences barbaresques permet de sécuriser la présence des navires américains, même si la paix avec Tripoli est fragile et que les États-Unis s'engagent en 1801 dans un conflit extrêmement coûteux contre cette régence qui se clôt en 1805 par une paix elle-même onéreuse<sup>4</sup>. Si les Américains n'ont désormais plus rien à

Consulats des Etats-Unis en Méditerranée (1790 - 1815)



craindre de la rive sud de la Méditerranée, le sort de leur navigation en Méditerranée est toutefois fortement conditionné par l'état des relations internationales, au sein desquelles la nouvelle république américaine doit trouver sa place. L'action politique du gouvernement américain est en effet

<sup>4</sup> James A. FIELD: *From Gibraltar to the Middle East. America and the Mediterranean World, 1776-1882*, Imprint Publication, Chicago, 1991. 32-36. Le coût de la guerre dépasse le million de dollars en 1802, et le rachat des marins américains à la fin du conflit coûte 60 000 \$. Sur le rachat des captifs, voir aussi Gary E. WILSON: *American Hostages in Moslem Nations, 1784-1796: The Public Response*, Journal of the Early Republic, 2:2, 1982. 123-141.

une condition nécessaire mais pas suffisante pour garantir l'essor du commerce américain : pour que celui-ci s'épanouisse, il faudra qu'un conflit international fasse apprécier le recours aux capitaines américains, qui profitent de leur statut neutre jusqu'en 1812.

En se focalisant presque exclusivement sur les relations avec les Barbaresques et sur la politique internationale, l'historiographie américaine a négligé l'un des dispositifs mis en place par le gouvernement des États-Unis pour soutenir l'épanouissement des relations commerciales en Méditerranée, à savoir l'établissement des postes consulaires<sup>5</sup>. Les consuls sont chargés d'assister les capitaines et les négociants, notamment dans leurs démarches auprès des autorités locales. Ils fournissent également au secrétaire d'État et aux acteurs économiques en Amérique des informations sur la situation du commerce et les événements susceptibles de la modifier<sup>6</sup>. Ils sont enfin chargés de prêter main forte à la Marine de guerre américaine, bien que pour cette tâche le service consulaire soit rapidement doublé par des commissaires de marine nommés dans des endroits stratégiques, comme Malte, Syracuse, Naples et Palerme (1803), puis Port Mahon (1807)<sup>7</sup>.

La géographie des consulats reflète les perceptions des hommes politiques américains quant à l'importance des différentes places commerciales méditerranéennes, et son évolution dans le temps. La localisation des premiers postes consulaires américains dans les années 1790 n'a rien de surprenant : outre Malaga, Alicante, puis Barcelone, on retrouve les principaux ports du bassin occidental de la Méditerranée, à savoir Marseille, Gênes, Livourne, et Naples, ainsi que Gibraltar, utilisé comme escale après la traversée atlantique, ou avant le retour en Amérique. La décision d'ouvrir un consulat à Venise et à Trieste en 1797 témoigne déjà des changements en cours provoqués par le conflit franco-britannique commencé en 1793 : l'expansion française en Méditerranée et l'établissement des républiques-sœurs dans la péninsule italienne ont déplacé les trafics vers l'Adriatique, par où l'on s'efforçait d'introduire les produits manufacturés britanniques en Europe continentale. L'établissement de consulats à Tanger, Alger, Tunis et Tripoli, après la ratification des traités de paix, visait à sécuriser la navigation américaine en Méditerranée par une présence diplomatique permanente dans les régences et au Maroc.

Dans la première décennie du XIX<sup>e</sup> siècle, le réseau consulaire américain

---

<sup>5</sup> Sur le service consulaire américain, voir Charles Stuart KENNEDY: *The American Consul. A History of the United States Consular Service, 1776-1914*, Greenwood Press, New York, 1990.

<sup>6</sup> Sur la circulation des informations depuis Livourne et le rôle des consuls américains voir Silvia MARZAGALLI: « *La fonction de la place commerciale de Livourne dans l'appropriation de l'espace méditerranéen par les Américains (fin 18<sup>e</sup> s. -1815)* », dans Wolfgang KAISER (dir.): *La loge et le fondouk. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée. Moyen Âge – Époque moderne*, MSH/Karthala, Paris, 2014.

<sup>7</sup> FIELD (1991): 56-57.

s'étend jusqu'à couvrir les îles de la Méditerranée occidentale (voir carte) : les consuls assistent alors les capitaines et marins des navires américains capturés par les belligérants. C'est le cas à Malte et à Palerme notamment<sup>8</sup>. Ces consulats, toutefois, peuvent aussi offrir un appui pour les activités commerciales se déroulant en dehors du regard des belligérants, à une époque où Napoléon contrôlait le continent : c'est vraisemblablement le rôle du consulat établi en Sardaigne. Par ailleurs, Port Mahon accueille à partir de 1809 une dizaine de navires américains par an, provenant en partie des Îles britanniques<sup>9</sup>.

Si la géographie des postes consulaires nous aide à identifier les places où les navires américains sont les plus susceptibles de faire escale, pour comprendre les modalités de la présence commerciale américaine en Méditerranée, il faut essayer d'en reconstruire l'ampleur et l'évolution, puis d'en saisir les logiques de navigation subjacentes. Une simple approche « *politique* » des questions commerciales et de navigation, fondée sur les traités et l'établissement des postes consulaires, ne permet pas en effet de rendre compte de l'usage que font les acteurs des opportunités qui se présentent, et qui sont déterminées tout aussi bien par le contexte normatif dicté par les États que par les besoins propres à l'économie.

### ***Du commerce à la navigation : la difficile mesure de la présence américaine en Méditerranée***

Au lendemain de l'indépendance, le commerce en Méditerranée ne représente qu'un secteur de développement parmi d'autres s'ouvrant au commerce extérieur américain, qui peut désormais jouer sur un échiquier mondial. Dès les années 1780, l'on retrouve les navires américains partout, y compris dans l'océan Indien et jusqu'en Chine. Vue depuis la Méditerranée, la présence américaine est par ailleurs clairement secondaire par rapport à la multiplicité des acteurs et à l'importance de la navigation d'autres pays nordiques. La navigation américaine, toutefois, s'accroît considérablement après la résolution des tensions avec les régences au milieu des années 1790. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, des centaines de navires américains sillonnent la Méditerranée. Les profits sont d'autant plus élevés que la forte demande de navires neutres par les négociants des pays belligérants entraîne une augmentation considérable des prix du fret.

---

<sup>8</sup> Les nouvelles rapportées par un capitaine rentré à Newburyport depuis Malte en septembre 1807 évoquaient : „*The Russian have blockaded the whole South coast of the Mediterranean [...] and a Russian court of prizes has been established at Palermo, for the Western part of the Mediterranean*”, Newbury Herald, 29 Septembre 1807.

<sup>9</sup> National Archives and record Administration (dorénavant NARA), RG 84, Port Mahon, vol. 13, Arrivals and Departures of American Vessels, 1809-1832.

Tout comme les historiens aujourd'hui, les hommes politiques des États-Unis ont souhaité par moments mesurer l'importance du commerce et de la navigation américains en Méditerranée. En 1790, on estimait que la Méditerranée avait absorbé avant la guerre d'indépendance environ le sixième du total des exportations nord-américaines de céréales et farine, un quart de son poisson, et une partie de son riz<sup>10</sup>, et requis entre 80 et 100 navires par an. Il est en revanche impossible de chiffrer la valeur des échanges car les balances de commerce sont structurées par pays, et que l'Espagne et la France ont des façades atlantiques que les sources ne distinguent pas des destinations méditerranéennes. Mais même si la balance de commerce permettait de différencier les exportations et les importations avec les seuls ports méditerranéens, elle serait toujours une source inadéquate pour comprendre l'importance de la Méditerranée pour les intérêts américains. Les navires des États-Unis ne se limitent en effet pas à effectuer un commerce d'exportation-importation en droiture, entre leur pays et le pourtour de la Méditerranée : ils participaient au contraire, et de manière croissante, à la navigation inter-méditerranéenne et intereuropéenne, voire mondiale. Un négociant-armateur pouvait ainsi envoyer son navire en Méditerranée et le faire rentrer après un détour par l'Europe du Nord, les Antilles ou l'Asie : dans ce cas, la valeur des importations au retour en Amérique échappe entièrement à la mesure de l'importance des relations avec la Méditerranée. Par ailleurs, une partie significative des navires américains est affrétée, ce qui permet aux armateurs d'engranger des profits par le service de transport : or, ces sommes n'apparaissent pas dans les statistiques des États-Unis. Si nous disposons de la balance du commerce, nous n'avons pas la balance des paiements.

En dépit de ces limites intrinsèques, la balance de commerce permet de repérer des évolutions générales. Depuis le début des guerres européennes, le commerce extérieur américain a connu une très forte croissance. Les données relatives aux exportations vers l'Italie à la fin des années 1790 permettent de dégager l'importance du changement qui s'est opéré. Alors que les exportations des produits du sol américain stagnent, les réexportations ont connu une véritable explosion (graphique 1) : les navires américains introduisent désormais en Méditerranée les denrées coloniales antillaises qui pour l'essentiel parvenaient auparavant à Marseille dans le cadre du trafic colonial français, que la guerre et la révolution à Saint-Domingue ont bouleversé<sup>11</sup>. D'autres chiffres relatifs à tel ou tel port – comme Barcelone<sup>12</sup> – viennent confirmer cette tendance.

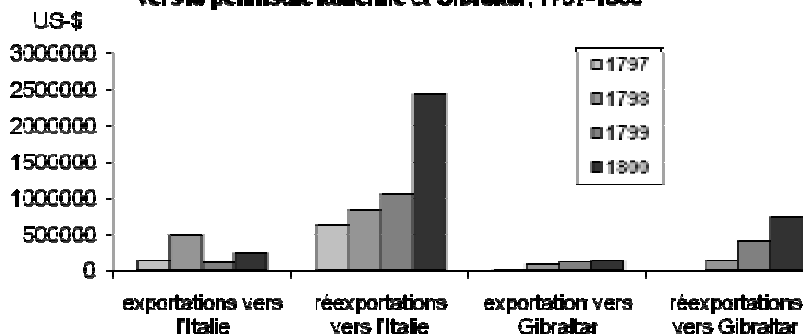
---

<sup>10</sup> *American State Papers, Foreign Relations*, vol. 1, n° 44.

<sup>11</sup> Silvia MARZAGALLI : « *Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat révisité* », *Annales historiques de la Révolution française*, 352, 2008-2. 183-207.

<sup>12</sup> Pierre VILAR : *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*, SEVPEN, Paris, 1962. vol. 3, 85.

**Graphique 1: Exportations et réexportations des États-Unis vers la péninsule italienne et Gibraltar, 1797-1800**



Source: *Letter and report from the Secretary of the Treasury accompanying a statement of the value of the exports of the United States to the ports of Italy, Gibraltar and the Barbary powers, for each of the five years preceding the 30th of September, 1801...*, (Washington, 1802) [Early American Imprints. Series II. Shaw-Shoemaker].

Le renforcement de la présence américaine en Méditerranée ne fait que refléter, en partie, la forte croissance générale du commerce extérieur américain<sup>13</sup>, favorisée par la neutralité des États-Unis dans le conflit qui déchire l'Europe. Il existe toutefois une chronologie spécifique, propre au commerce et à la navigation des États-Unis avec les ports méditerranéens. Les ambitions françaises et anglaises en Méditerranée après 1796 et les conflits avec les Barbaresques créent dans cet espace un contexte particulier, qui accentue l'importance d'une étude chronologique fine, port par port<sup>14</sup>.

Pour comprendre comment les négociants et les armateurs américains ont intégré le commerce et la navigation en Méditerranée, il faut donc passer de l'analyse des données agrégées à celles relatives à chaque port, chaque navire, chaque itinéraire. Cette étude, chronophage, n'en est qu'à ses débuts.

### ***Les navires américains en Méditerranée en 1807: pesée globale et typologie des navigations***

En attendant de pouvoir mener une étude exhaustive, je me suis efforcée dans un premier temps d'aboutir à une pesée globale de la navigation américaine en Méditerranée en 1807, année pour laquelle nous disposons

<sup>13</sup> Douglass C. NORTH: *The United States Balance of Payments, 1790-1860*, Trends in American Economy in the Nineteenth Century, n° 24, 1960. 573-628.

<sup>14</sup> Sur les modifications des routes commerciales pendant les *French Wars*, voir François CROUZET: *L'Économie britannique et le blocus continental, 1806-1813*, Economica, Paris, 1987. (2<sup>e</sup> éd.) ; Anna C. CLAUDER: *American Commerce As Affected by the Wars of the French Revolution and Napoleon, 1793-1812*, CLIFTON (N.J.), A. M. KELLEY, 1972. (1<sup>ère</sup> édition : 1932).

des données produites par les consuls américains relativement à la navigation des États-Unis à Livourne, Marseille, Palerme et Tunis. Un registre de déchargements fournit des données supplémentaires pour Malaga, relatives uniquement aux navires américains arrivés en droiture depuis les États-Unis<sup>15</sup>. Une liste des arrivées et des départs du premier semestre pour Naples a été également mise à profit<sup>16</sup>.

1807 représente fort probablement la période la plus intense pour la navigation américaine en Méditerranée : alors que le conflit avec les régence barbaresques est réglé, les États-Unis profitent pleinement de leur neutralité, d'autant plus que d'autres grands transporteurs neutres, comme les Danois, voient leur statut compromis dès la fin du mois d'août. En 1808, l'embargo de Jefferson et les mesures adoptées par la France et par la Grande-Bretagne mettent fin ou presque à toute navigation américaine vers les ports contrôlés par Napoléon, et seule celle vers Tunis continue de croître<sup>17</sup>.

Les données collectées pour 1807 permettent d'illustrer la géographie de la présence américaine en Méditerranée, la hiérarchie des ports qui les accueillent, et les modalités par lesquelles les Américains participent alors aux échanges qui animent la mer Intérieure et la relie au monde atlantique. Le tableau 1 présente les données disponibles. Elles incluent vraisemblablement trois des quatre ports les plus importants (Livourne,

<i>Port</i>	<i>Entrées de navires américains</i>
<i>Livourne</i>	<i>148</i>
<i>Marseille</i>	<i>100</i>
<i>Palerme</i>	<i>79</i>
<i>Naples (premier semestre 1807 seulement)</i>	<i>20</i>
<i>Tunis</i>	<i>14</i>
<i>Malaga (navires provenant des États-Unis seulement)</i>	<i>13</i>

*Navires marchands américains entrés dans quelques ports méditerranéens en 1807*

Sources : NARA (College Park), RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817 ; RG 84, Bordeaux (sic, mais Marseille), vol. 225, ships journal, 1806-1812 ; RG 84, Palermo, vol. 144, shipping register, 1806-1835 ; RG 59, Naples, T 224 bobine 1 ; RG 84, Tunis, vol. 51, shipping register 1806-1857 ; RG 84, Malaga #161 (1797-1867).

<sup>15</sup> NARA, RG 84, Malaga #161 (1797 to 1867). Le registre n'indique pas le jour d'arrivée, mais seulement la date du début du déchargement de la cargaison.

<sup>16</sup> Je n'ai pas pu encore dépouiller de manière exhaustive l'ensemble des correspondances des postes consulaires américains en Méditerranée avant 1815, mais une première analyse de ce fonds, couvrant les ports de Cagliari, Malaga, Malte et Naples, a montré que les listes semestrielles des arrivées ne sont conservées dans la série RG 59 que de manière occasionnelle : NARA, RG 59, T 187, bobine 1 (Cagliari), T 217, bobine 1 (Malaga), T 218 bobine 1 (Malta), T 224 bobine 1 (Naples). Le fonds consulaires microfilmé pour Smyrne (T 238, bobine 1) contient quelques manifestes de cargaisons mais aucune liste de navires.

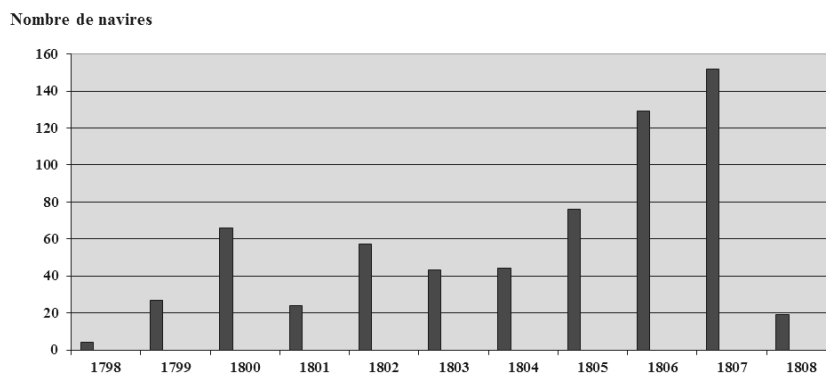
<sup>17</sup> NARA, RG 84, Tunis, vol. 51, via la base de données Navigocorpus.



Marseille et Palerme). Nous ne disposons pas pour l'heure des données relatives à Barcelone qui, en 1802, accueillait autant de navires que Livourne.

En 1807, Livourne s'est clairement affirmé pour les Américains comme la destination principale en Méditerranée. Le port toscan profite du déclin relatif de Marseille et de l'annexion de Gênes par la France en 1805, suivie par le blocus britannique en représailles. Les conditions sont donc réunies pour faire du port du Royaume d'Etrurie – un allié douteux de Napoléon, qui l'annexe en 1808 – le principal port de la Méditerranée occidentale et un intermédiaire essentiel pour toute transaction entre belligérants (graphique 2). En 1806, les Américains importent à Livourne des cargaisons pour 5,3 millions de dollars, pour l'essentiel des denrées antillaises : c'est le double des exportations américaines en 1800 vers l'*ensemble* de la péninsule italienne (graphique 1), et cela représente 5% du total des exportations américaines à cette date, ce qui, pour un seul port, est très considérable. Bien que les navires sortent parfois sur lest, les exportations de soie, savon et vin ne sont pas négligeables, et atteignent 2,5 millions de dollars en 1806<sup>18</sup>. Livourne fournit par ailleurs au négoce américain des informations, un marché, des frets et des services bancaires.

Navires américains sortis de Livourne, 1798-1808



Marseille est vraisemblablement, avant ou après Barcelone, la deuxième ou troisième destination préférée des Américains en Méditerranée. Les relations entre l'Amérique du Nord et le port phocéén datent de l'époque coloniale et se poursuivent après l'indépendance. Entre 1783 et 1793, 109 navires y entrent en provenance des États-Unis, mais seulement un sixième

<sup>18</sup> NARA, RG 59, Leghorn, T 214, bobine 1.

navigue sous pavillon américain<sup>19</sup>, en raison des risques liés à la course barbaresque. Ainsi, en l'an III (1794-95), trois navires américains seulement entrent à Marseille, contre 350 à Bordeaux. Toutefois, ils sont déjà 53 en l'an X (1802-1803) et 97 en 1807 d'après les sources françaises (mais 100 d'après les sources consulaires américaines)<sup>20</sup>. En dépit de cette hausse spectaculaire, Livourne devance largement le port phocéén.

En 1807, Palerme joue désormais un rôle non négligeable pour la navigation américaine, vraisemblablement depuis le changement de dynastie imposé par Napoléon au Royaume de Naples et la fuite du souverain Bourbon en Sicile, dont les Britanniques assurent la protection. La décision d'ouvrir un consulat américain à Palerme en 1805 arrivait à point nommé. Le consul Gibbs ouvre son registre de navigation le 6 mars 1806 : il enregistre 29 navires avant la fin de l'année, et 79 en 1807<sup>21</sup>.

Il va de soi que le tableau 1 ne reflète pas la hiérarchie globale de la navigation américaine en Méditerranée, dans la mesure où les sources manquent pour plusieurs ports. L'absence de données pour les ports espagnols, en particulier, est particulièrement regrettable, car on sait qu'ils étaient une destination habituelle pour les navires nord-américains, tout comme Naples, pour lequel les 20 navires entrés au cours du premier semestre 1807 donnent néanmoins un ordre de grandeur. Il est toutefois possible, pour les six ports examinés, de calculer le nombre de navires différents engagés alors en Méditerranée : les données à notre disposition indiquent un total de 241<sup>22</sup>.

Il s'agit évidemment d'un minimum, sans doute inférieur à la réalité, mais de combien ? À partir de données collectées dans quelques ports américains et des informations relatives aux prises effectuées en Méditerranée par les Britanniques, j'estime que le nombre de navires américains qui ont circulé en 1807 en Méditerranée était au moins le double – soit entre 400 et 500 navires différents. Compte tenu du fait qu'à la fin des

---

<sup>19</sup> Charles CARRIÈRE: *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Institut historique de Provence, Marseille, 1973. vol. I, 564-565.

<sup>20</sup> Paul MASSON: « *Marseille depuis 1789. Études historiques* », Annales de la faculté des lettres d'Aix, 1916, t. X, 1-348 ; Louis BERGASSE: « *Les débuts du commerce de Marseille avec les États-Unis* », Provincia, 1925. 31-48 ; NARA, RG 84, Bordeaux 225 (en réalité Marseille, ce registre étant mal classé).

<sup>21</sup> NARA, RG 84, Palermo, vol. 144, shipping register. Sur les consulats américains dans le Royaume de Naples et en Sicile, voir Anthony ANTONUCCI: „*Consuls & Consiglieri: United States relations with the Italian States, 1790-1815*”, dans *Rough Waters*, 77-99.

<sup>22</sup> On a considéré qu'un navire du même nom avec le même nom de capitaine (ou un nom similaire) était un seul et même navire. Lorsque le capitaine était différent, le type de navire, le tonnage et le port d'attache ont été également pris en considération pour trancher. Ces 240 navires ont occasionné 374 enregistrements en 1807 par les consuls américains de Livourne, Marseille, Palerme, Naples (premier semestre seulement) et Malaga (navires arrivés depuis les États-Unis seulement).

années 1760 tout comme au début des années 1790 les estimations contemporaines chiffrent le nombre de navires américains se rendant en Méditerranée entre 80 et 100 par an, on mesure pleinement l'ampleur de la pénétration américaine en Méditerranée pendant les guerres napoléoniennes.

Les données qui ont été traitées, à ce jour, grâce à la base Navigocorpus<sup>23</sup>, permettent de tenter une première esquisse de typologie quant aux modalités de cette présence des capitaines américains en Méditerranée en 1807. L'étude des itinéraires des navires en Méditerranée montre l'intégration croissante, par les capitaines et les armateurs des États-Unis, des logiques de navigation méditerranéennes, notamment du commerce de type caravanier. En 1804, seul un navire américain sur six entrés à Livourne provenait d'un port méditerranéen. Lorsque c'était le cas, ce port était fréquemment Gibraltar, où les capitaines se procuraient des informations récentes sur la situation politique et sur celle des marchés méditerranéens avant de poursuivre leur route. Quelques années plus tard, la situation a changé. Que l'on regarde le dernier port touché avant d'entrer à Livourne ou la première destination déclarée lorsqu'ils sortent du port toscan, le constat est le même : entre 1804 et 1807, la part des navires américains participant au *tramping* méditerranéen a doublé. La « méditerranéisation » des itinéraires est tout aussi évidente à Marseille, où la moitié des navires arrivés en 1807 sort en déclarant se rendre dans un autre port méditerranéen<sup>24</sup>.

Parallèlement, l'on constate l'apparition de nouvelles destinations en Méditerranée orientale : huit navires sortant de Livourne en 1807 se rendent ainsi au Levant (Smyrne et Zante), et deux à Trieste. Le poids des relations inter-méditerranéennes est encore plus marqué pour d'autres ports : plus des deux tiers des navires américains entrés à Palerme et la totalité de ceux entrés à Tunis proviennent d'un autre port méditerranéen. Les armateurs américains ont de toute évidence compris les caractéristiques du commerce inter-méditerranéen et sa demande en fret, alors même que la paix avec Tripoli permet de s'y adonner sans risque.

Le croisement des données issues des sources consulaires avec l'information fournie par les listes de navires publiées par la presse commerciale nord-américaine permet d'esquisser une typologie de l'emploi des navires américains en Méditerranée. Certains armateurs utilisent leurs navires pour effectuer des opérations spéculatives pour leur compte entre

---

<sup>23</sup> Ce programme ANR, que j'ai coordonné, a permis la réalisation d'une base de données sur la navigation, désormais accessible en ligne à l'adresse suivante: <http://navigocorpus.org/>. Pour une description du programme, consulter <http://navigocorpus.hypotheses.org/>.

<sup>24</sup> NARA, RG 84, Leghorn, vol. 138 (microfilm), Arrivals and departures of American Vessels 1798-1817 ; et RG 84, Bordeaux 225 (en réalité Marseille). MARZAGALLI (2014).

différents ports méditerranéens, en achetant des produits pour les revendre ailleurs : le profit recherché est de nature commerciale. D'autres préfèrent les revenus relativement sûrs des frets : ils naviguent alors de ports en ports, au fil de la demande de services de transport. Un troisième groupe d'armateurs, enfin, se cantonnent à un itinéraire en droiture entre les États-Unis et un port en Méditerranée. D'autres cas de figure existent, naturellement, mais ils sont très minoritaires.

### ***Conclusion***

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, des centaines de navires américains sillonnent la Méditerranée, apportant des cargaisons depuis l'Atlantique, exportant ses produits vers le reste du monde, et offrant leurs services pour les transports inter-méditerranéens. Si le nombre de navires et les ports fréquentés varient au fil des conditions internationales et de la présence de concurrents compétitifs sur les mêmes marchés, leur nombre a probablement été multiplié par cinq entre les années 1780 et 1807 : il est donc indéniable que les États-Unis ont réussi à pénétrer massivement en Méditerranée. Certes, nous ne commençons qu'à apercevoir les stratégies qui sous-tendent cette présence et à entrevoir le jeu des réajustements constants entre ports et itinéraires imposé par les belligérants. L'ampleur de leur navigation conforte pleinement l'idée que, après l'invasion des Anglais et des Flamands chère à Fernand Braudel, il y a bel et bien eu une « *invasion américaine* » en Méditerranée au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Outre l'initiative des capitaines et armateurs américains, cette réussite repose aussi sur la capacité du gouvernement des États-Unis à garantir des conditions propices à l'épanouissement du commerce et de la navigation de ses ressortissants par son action diplomatique et par l'implantation d'un système consulaire. Bien que la Méditerranée ne représente pas l'essentiel dans la géographie commerciale d'une nation qui s'est désormais lancée sur tous les marchés de la planète, elle est suffisamment importante pour justifier le coût exorbitant de la guerre contre Tripoli. Cette étude a toutefois permis de souligner aussi que la réussite américaine dépend avant tout d'un contexte international en partie indépendant de la volonté ou de la sphère d'influence du gouvernement et des armateurs américains : ce sont les guerres franco-britanniques qui font le bonheur des neutres.

Si l'analyse des stratégies de navigation américaines en Méditerranée requiert une étude globale et systémique, celle des navigations méditerranéennes ne peut passer, à terme, que par la prise en considération de l'ensemble des acteurs, quel que soit le pavillon utilisé, qui ont construit, jour après jour, la toile des relations au sein de la mer Intérieure. La compréhension des dynamiques propres à la Méditerranée requerra

toutefois qu'on puisse un jour jauger aussi la part du commerce entre les ports méditerranéens et la façade atlantique, et celle qui utilise les services de transport des Nordiques au sein de la mer intérieure. L'irruption des Nordiques en Méditerranée n'a donc pas fini d'intéresser les historiens.

D'un point de vue géopolitique, ces années ont contribué à influencer de manière durable la vision que les États-Unis se font de la Méditerranée. La guerre contre Tripoli a marqué les débuts de la présence navale américaine dans la mer Intérieure : elle est suivie par la mise en place de bases américaines (Port Mahon<sup>25</sup>, puis La Spezia), avant d'en arriver à la Sixième Flotte. Les relations avec la rive sud, caractérisées dès le départ par une grande difficulté des dirigeants américains à en saisir les logiques de fonctionnement, restent problématiques même après la ratification des traités de paix. Les Américains sont parmi ceux qui soutiennent le plus fermement, dans les années qui suivent le Congrès de Vienne, une intervention internationale armée contre les États barbaresques. Sur le plan économique, enfin, ces années ont permis de confirmer l'intérêt de l'espace méditerranéen pour le commerce et la navigation nord-américains : même si les conditions spécifiques qui ont provoqué une forte croissance pendant les conflits européens disparaissent après 1815, des relations stables ont été tissées avec les plus grands ports. Elles préparent la voie, entre autres, à l'organisation lucrative du transport des dizaines de milliers de migrants qui, quelques décennies plus tard, iront chercher aux États-Unis des conditions de vie ou de survie que le monde méditerranéen ne semble plus pouvoir leur assurer.

---

<sup>25</sup> Miquel Àngel CASASNOVAS CAMPS: *Minorca, the first U.S. naval base in the Mediterranean and the American consulate at Port Mahon*, *Research in Maritime History*, 44 (2010), 135-159. La frégate *Chesapeake* faisait justement route vers Minorque lorsqu'elle rencontra, en juin 1807, le *Leopard* : le célèbre incident dégrada de manière sensible les relations entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, alors même que les retards dans le versement du tribut dû à Alger entraînaient des représailles de la part de cette régence.

